

PROPOSTA DE:

EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC)

- RBAC nº 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC;
- RBAC nº 107 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador de Aeródromo;
- RBAC nº 120 - Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;
- RBAC nº 161 - Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR.

ALTERAÇÃO DE RESOLUÇÃO

- Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010, que dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários.

EDIÇÃO DE NOVA RESOLUÇÃO

- Resolução nº XXX, de xx de xxxx de 202x, que dispõe sobre a constituição do operador de aeródromo, a utilização de aeródromos civis e o cadastro junto à ANAC.

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a apresentar as propostas de revisão e criação dos documentos indicados acima.

1.2. A revisão normativa se justifica pelas recentes alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) decorrentes da Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, bem como pela busca em harmonizar a aplicabilidade das normas de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, que passariam a se dar em função do tipo de uso dado aos aeródromos, conforme diretriz da Diretoria da Agência, alinhando a aplicabilidade ao nível de segurança exigido para cada tipo de operação aérea que o aeródromo está apto a receber, independentemente de sua propriedade ser pública ou privada.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Competência Legal

2.1.1. A Lei nº 7.565, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, em seu art.12, inciso III, bem como o artigo 25, inciso I e § 1º, trata da competência específica para regular sobre a infraestrutura aeronáutica, o que inclui o sistema aeroportuário.

2.1.2. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, por meio do seu inciso art. 2º, atribui à ANAC a competência para regular as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

2.1.3. Além disso, a Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 (Regimento Interno da ANAC), por meio do seu art. 9º, prevê a competência da Diretoria Colegiada para o exercício do poder normativo da Agência, bem como o inciso VIII e 33, inciso I, alíneas “a” e “b”, atribui à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), a competência de submeter propostas de atos normativos sobre matéria de sua competência.

2.2. Problemas Identificados

2.2.1. *Uniformização do parâmetro de aplicabilidade das normas da SIA e alinhamento às recentes alterações do CBA*

2.2.1.1 As atuais normas da SIA consideram a propriedade como parâmetro de aplicabilidade. Porém, foi identificado, no bojo da revisão normativa do RBAC nº 153 (processo nº 00058.042039/2020-91) e face à Resolução nº 576/2020, que o parâmetro de aplicabilidade baseado no tipo de uso dado aeródromo e ao tipo de operação aérea que nele se pretende processar é mais adequado.

2.2.1.2 Além disso, em função das alterações no CBA promovidas pela Lei nº 14.368/2022, a ANAC publicou a Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022, que regulamenta a exploração de serviços aéreos por empresas brasileiras e dá outras providências, o que gerou também a necessidade de ajustes pontuais em normativos da SIA.

2.2.1.3 Após levantamento do conjunto de normas sob responsabilidade da SIA, concluiu-se pela necessidade de revisão dos normativos listados no início da presente justificativa, uma vez que em relação ao RBAC nº 153 e RBAC nº 154 suas aplicabilidades estão sendo ajustadas por processos específicos.

2.2.1.4 Por fim, em relação a este problema, foram identificados como agentes afetados os operadores de aeródromos e a ANAC.

2.2.2. Revisão da norma de cadastro de aeródromos

2.2.2.1 Da mesma forma que as demais normas mencionadas no tópico acima, também a Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, que dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC, precisará ser revista para ajustar sua aplicabilidade em função do tipo de uso dado ao aeródromo.

2.2.2.2. Porém, além deste ponto, com as alterações no CBA promovidas pela Lei nº 14.368/2022 e em busca de melhorias regulatórias que reduzam a burocracia e o custo ao regulado (Programa Voo Simples), foi identificada a necessidade de se realizar outros ajustes, os quais estão listados abaixo:

- Necessidade de tratar sobre a constituição do operador de aeródromo, ou seja, quem deve responder perante a ANAC em relação ao cumprimento das normas e para quem serão direcionadas medidas acautelatórias e sancionatórias. Tendo isso claro e definido dentro dos contornos legais, não haverá mais margem para dúvidas sobre quem é o operador de fato e de direito, tornando qualquer responsabilização mais assertiva;
- Necessidade de revogar a exigência de autorização prévia de construção de aeródromo, uma vez que o CBA não mais exige tal autorização e a ANAC entende que não gera valor à sociedade, já que os requisitos técnicos e de segurança são verificados para seu cadastramento e abertura ao tráfego aéreo;
- A atualização cadastral é exigida somente em função de tempo certo (10 anos), o que pode gerar distorção entre o que de fato existe e o cadastro mantido junto à ANAC, colocando em risco a segurança operacional. Quanto a este ponto, entende a área técnica como mais adequado retirar o critério temporal e passar a exigir que o operador de aeródromo mantenha o cadastro atualizado junto à ANAC;
- Falta de proporcionalidade das sanções vigentes. Assim, a área técnica propõe graduar os valores das infrações para aeródromos de uso público em função do porte do aeródromo, trazendo também sanções para aeródromos de uso privativo. A definição dos valores se deu utilizando a mesma lógica de proporcionalidade que vem sendo adotada pelo RBAC nº 153 desde sua Emenda nº 06.

2.2.2.3 Como agentes afetados por tais alterações tem-se o proprietário ou operador de aeródromo, a ANAC e o COMAER.

3. CONSULTA PÚBLICA

3.1. Convite

3.1.1. A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Consulta Pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações, a respeito da proposta ora apresentada.

3.1.2. As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>.

3.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Consulta Pública serão devidamente analisados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a deliberação da Diretoria a respeito da proposta. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos.

3.2. Prazo para contribuições

3.2.1. Os comentários referentes a esta Consulta Pública devem ser enviados no prazo de **45 (quarenta e cinco) dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

3.3. Contato

3.3.1. Para informações adicionais a respeito desta Consulta Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA)
Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD)
Gerência Técnica de Normas (GTNO)
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate – Torre A
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil
E-mail: gtno.gnad.sia@anac.gov.br